

# 企業建設委員会行政調査報告

企業建設委員会委員長 大井 としひろ

1. 日程 平成 30 年 8 月 27 日（月曜）～29 日（水曜）

## 2. 調査項目

- (1) 公園の有効活用について（福岡市）
- (2) 水ビジネスの海外展開について（福岡市）
- (3) 中部水処理センター 水素ステーションについて（福岡市）
- (4) 交通事業の現状と経営改善の取組について（鹿児島市）
- (5) 平川動物公園について（鹿児島市）

## 3. 委員長所見

- (1) 公園の有効活用について

福岡市住宅都市局みどりのまち推進部みどり政策課・みどり推進課及びこども未来局子育て支援部事業企画課の担当者から、「国家戦略特区（都市公園法の特例）を活用した都市公園内保育所占有事業（中比恵公園）」「官民連携による都市公園のにぎわい作り（水上公園）」について説明を受けた。

### ①国家戦略特区を活用した都市公園内保育所占有事業（中比恵公園）について

待機児童の解消を目的に、地域を限定して規制緩和する「国家戦略特区」を活用した公園内保育所占有事業について調査した。

福岡市は平成 25 年 4 月 1 日時点で待機児童数 695 人と、政令指定都市でワースト 1 位となり、市民からの保育需要に応えることは喫緊の課題であった。

特に、多くの事業者や商業施設が集まる都心部は、勤務地としても好適地であるため、利便性を求めて都心部の近くに住み通勤する市民が多いという福岡市の特性もあり、子供を預けて働きたい人にとって必要な保育所が都心部とその周辺で不足する状態になっていた。（福岡市内には都心部でも若い人が安価で入居できる住宅環境がある）

しかし、地価の問題などから、都心部に新規で開所した保育所は過去 10 年間でゼロ（特に博多駅周辺では 30 年間でゼロ）という状態が続き、さらに 3 歳児以上の保育の受皿確保も必要となったことから、整備の遅れを解消するための新たな手法を検討する必要に迫られ、平成 27 年 9 月に都市公園法の特例として都市公園内における保育所等社会福祉施設の占用許可が可能となると、直ちに福岡市関係部局で協議され、最も対応の緊急性・必要性が高い保育所に絞って制度の活用に取り組んだとのことであった。

対象となる公園については、公園担当部局が主体となり、十分に時間をかけ、次の要件で抽出されている。

- ・面積による抽出

市内の全都市公園（1,659公園，平成27年4月1日時点）の中から，保育所の占用面積によって公園の利便性の低下を来さないよう，ある程度広い公園を抽出するため，一般的に保育所用地として望ましいとされている面積が約1,500㎡であることを根拠に，公園面積が5,000㎡以上の公園（155か所）を抽出。

- ・地形など，物理的要因による抽出

面積要件より選定した155か所について，地形などの物理的要因（斜面地，樹林，山，池）により占用に不適当な公園（64か所）を排除。

- ・広場内での占用可能面積が確保できる箇所を抽出

広場内で保育園の設置に必要な面積である500㎡の占用区域が確保できる公園（43か所）を抽出。

- ・保育需要による抽出

公園部局で抽出した43か所の公園について，保育所所管部局において，保育需要が高く，保育所不足が著しいエリアの中央区（4公園），博多区（4公園）の8か所を選定。

⇒この抽出により，最終的に8か所の内，既存の保育園がない博多区の中比恵公園が選定された。

### 中比恵公園と保育所の概要

#### i. 中比恵公園の概要

- ・所在地：博多区博多駅東2丁目
- ・面積：12,911㎡（近隣公園）
- ・うち広場面積：約6,400㎡

#### ii. 公園内の占用条件（公募条件）

- ・敷地面積：約600㎡
- ・占用料：420円/㎡・月
- ・占用期間：10年（更新は妨げない）

#### iii. 保育所の概要

- ・施設名称：「中比恵ソレイユガーデン 保育園」
- ・敷地面積：647㎡
- ・建築面積：400.6㎡
- ・延床面積：778.9㎡
- ・構造：鉄骨造3階建て
- ・対象児童・定員：0～5歳児 90名
- ・開園：平成29年4月1日
- ・占用料：（年額）330万円



十分な広さがあり保育所を設置しても公園機能を損なわないこと、公募の際から情報をオープンにし地域と情報を共有すること、花壇作りや公園内の清掃など地域に還元した事業提案がなされたことから、福岡市では危惧されていた周辺住民の反対や苦情はなく、通所児童の保護者や周辺住民からも好評をもらっているとのことであった。

神戸市でも待機児童解消のため公園の敷地を利用した保育所を設置するに当たっては、用意周到に慎重な検討と地域住民への周知や配慮を念頭に取り組みべきと福岡市の取組をお聞きして痛感した。

なお、福岡市においては待機児童が大幅に減少し（現在約 40 人）、公園内の保育所の今後の設置計画は現在のところないとのことである。

## ②官民連携による都市公園のにぎわい作り（水上公園）について

にぎわい作りを目的に、官民連携により公園の再整備をおこなった水上公園について調査した。

水上公園は、都心部にあり（福岡市役所から徒歩約 5 分）にぎわい作りや憩いの場としてポテンシャルが高いにも関わらず利用者が少ないことが課題であった。

平成 25 年に下水道工事を行うため公園が一旦更地となり、それをきっかけに公園の再整備が行われることとなったが、どのような方法で復旧するかは、イベントの開催などの社会実験、その中で利用者アンケートにより検討が成されている。

また、再整備に当たっては休養施設の設置・運営のみならず、公園全体のデザイン、設計、施工、維持管理を一括して行う事業者を公募し、市の負担を大幅に軽減した再整備が可能となっている。

### 水上公園の概要

#### i. 水上公園の概要

- ・所在地：中央区西中州 13-1
- ・面積：2,058 m<sup>2</sup>（街区公園）

#### ii. 事業者（公募による）

水上公園整備・管理運営コンソーシアム

- ・代表者：西日本鉄道㈱
- ・構成員：(株)エスティ環境設計研究所  
(株)西鉄グリーン土木

#### iii. 休養施設の概要

- ・施設名：SHIP'S GARDEN
- ・施設概要：屋上休憩スペース及び飲食店

※テナントにはミシュランで星をとる飲食店などが誘致されている。

- ・面積：371.25 m<sup>2</sup>



- ・ 使用料：5,742 千円/年
- ・ 許可期間：10 年間（以降 3 年ごとに更新可）最大 4 回…22 年

※許可期間終了後は更地にして市へ返還する必要がある。

#### iv. 事業費

- ・ 市負担（公園平面部分）：約 6,900 万円
- ・ 事業者負担（休養施設）：約 3 億 6,000 万円

休養施設の上部は解放された階段状のベンチとなっており眺望を楽しむことができる。また、公園内にはテントのフックやコンセント電源も備えられイベント運営がしやすい設計となっている。利用者数の把握はしていないが、目に見えて公園の利用者が増加しているとのことである。

行政単独では一つの公園に多額の事業費を掛けることや魅力的なテナントの誘致は困難であるが、民間の力を借りることにより、費用面だけでなく、より魅力的な公園の再整備となっている。

また、整備費の圧縮だけでなく、維持管理費用も事業者負担の上、使用料として毎年約 600 万円弱の収入が市にある。

神戸市においても維持管理コストは課題となっており、民間活力の活用が求められている。

この事業実施については西日本鉄道㈱内でも賛否が分かれたとの話もあったが、このような事業が可能となったのは、同社の福岡市への感謝を込めての寄付のようなものであろう。それができるのも経済発展著しい福岡市だからこそという、羨ましい環境が好循環を生み出しているのだと感じた。

#### （2）「水ビジネスの海外展開について」（福岡市）

福岡市水道局総務部経営企画課の担当者から、現在の取組状況と今後の展開について、官民連携による水ビジネスの効果と市の役割について説明を受けた。

福岡市は政令指定都市で唯一市域内に一級河川を有していないなど、水資源に恵まれておらず、昭和 53 年と平成 6 年の 2 度の異常渇水の経験を契機に、「多様な水資源開発」と「節水型都市作り」に取り組み、世界トップレベルを誇る漏水率 2.0%を達成している。（神戸市の漏水率は、平成 27 年度 3.9%）

その過程で培ってきた上下水道等の技



術・ノウハウをいかし、視察・研修の受入れや職員派遣などの国際貢献・国際協力に取り組んでいる。

また、国際貢献の取組を通じて、官民連携による海外事業の受注や、地場企業のビジネス機会の創出に取り組んでいるとのことである。

#### 海外派遣の概要

i. 派遣実績：昭和 62 年以降、14 か国へ延べ 148 人の技術者を派遣

現在は、開発途上国の給水環境の改善には、信頼関係に基づいた息の長い支援が必要と考え、ミャンマー（ヤンゴン市）とフィジー共和国に絞って施策を展開しているとのことである。

#### ○ミャンマー（ヤンゴン市）への支援の取組

平成 24 年 3 月から水道分野における技術協力として、他の自治体に先駆けて市職員を JICA 専門家として長期派遣（現在、福岡市より 4 名を派遣）をし、無収水量削減に向けた技術指導や上水道に関する開発方針や事業展開計画へのアドバイスなどを行っている。

また、長期（約 5 か月間）に渡るヤンゴン市職員の研修を受け入れることでヤンゴン市との継続的な信頼関係の構築を図ったり、現地での課題別研修会を開催することで国際感覚を身に着けた職員を育成することにもつながっているとのことである。

なお、局内での語学研修や、国際協力ワーキンググループを作り（職員約 500 名の内 113 名が登録）、いろいろな活動を通じて、語学力や外国人への対応を習得し、将来的に海外に行く人材を育成している。

平成 26 年 5 月には、まちづくり協力支援（上水道，下水道，廃棄物処理等）覚書を締結し，平成 28 年 12 月 7 日には日本の市として初めて姉妹都市締結を行った。

また、ヤンゴン市初の河川取水浄水場及び関連施設の整備事業の準備調査事業を JICA が発注し，福岡市国際ビジネス展開プラットフォームの枠組みを活用し，プラットフォーム会員企業が参画する JV が受注をしている。

#### 『国際ビジネス展開プラットフォーム』

国際貢献の取組を通じて、官民連携による海外事業案件の受注や地場企業等のビジネス機会の創出を図り、もって、海外の都市問題解決と地域経済の活性化につなげることを目的に設置されており、市と登録を受けた企業（現在、会員企業 85 社、4 協力団体）が案件ごとにチームを編成し、事業運営の得意な公と、機器の製造などが得意な複数の民がうまくチームを組むことで事業を行っている。

福岡市の地元企業である(株)ヤマウの雨水関連事業の他、環境電子(株)が自動魚類監視装置（魚の異常行動を検知することで、水道水への有害物質などの混入を早期に発見する装置）を作製し、シンガポール国際水週間 2016 エキスポに福岡市とともに出展、中国



企業とのライセンス契約を結んで海外での展開が始まっているとのこと。

福岡市は水資源に恵まれていないため、製造業よりもどちらかといえばITなどの分野の企業が多く、水道事業を実際に行うような企業が余りいないという実情があり、地元企業との連携が課題とのことであった。

#### ○フィジー共和国への支援の取組

平成26年より、漏水防止や水道施設の維持管理について技術協力を実施（JICA 草の根技術協力事業）。

技術水準向上・水道利用者の節水意識の向上のため、年3回技術職員を派遣して現地で指導に当たるほか、年1回福岡市で現地職員に対する研修や、漏水探知機等の資器材の供与などを行っている。

神戸市でも国際貢献活動としての水道事業の支援協力を始め、福岡市の様に今後は民間事業者等と連携して相互の水道技術の維持・向上を図っていく必要があると感じた。

また、相手国と信頼関係を築くことで情報収集などが可能となり、水道事業に限らず事業展開のチャンスが生まれてくるのではないかと。

国際ビジネスに関しては、水道局ではなく国際部が事務局として予算を持つなど、局単位でなく全庁一丸となって福岡市を積極的に発信する、こういった取組は神戸市でも大いに参考になると思われる。

#### （3）中部水処理センター 水素ステーションについて（福岡市）

福岡市下水道局下水道施設部、経済観光文化局創業・立地推進部新産業振興課の担当者及び三菱化工機(株)の担当者から、下水を活用した世界初の水素ステーションの現在の取組とその効果、今後の展開について説明を受けた。

福岡市の中部水処理センターにおいて、三菱化工機(株)、福岡市、九州大学（世界トップクラスの水素研究拠点）、豊田通商(株)の共同で、下水汚泥から得られる下水バイオガスを原料として水素を創出し、燃料電池自動車に供給するシステムの実証実験「福岡市水素リーダー都市プロジェクト」が、国土交通省国土技術政策総合研究所からの委託研究として平成26年度より実施されている。

下水汚泥を処理する過程で発生するバイオガスから水素を製造する世界初の水素ステーションの先進的取り組みで、下



水処理工程で排出されるバイオガスから膜分離装置により CO2 を除去した高濃度メタンガスは、三菱化工機が開発した水素製造装置を経て水素 3,300 m<sup>3</sup>/日を生成、それを圧縮・蓄圧し FCV 車 65 台分/日を製造している。また、水素を製造する際に除去した CO2 は野菜の栽培に活用しており、CO2 の削減も行っている。

全国に 100 か所、商用の水素ステーションがあるが、どこも同規模での展開とのこと。

また、福岡市内には燃料電池車が約 50 台しかないのが現状で、水素 1 キロあたり 1,100 円の価格設定（コスト的にはガソリン車と同等程度）をしているが、ランニングコストを賄うので精一杯。

そのため、今後は新たなプロジェクトへのチャレンジとして、産官学一体となって、FCトラックの技術開発・実証事業で環境にやさしい物流モデルの提案や、環境にやさしい燃料電池二輪車の普及などのモビリティの取組に加え、まちづくりへの展開も検討していくとのことであった。

アメリカのキャロライン・ケネディアメリカ大使（当時）はじめ、これまでに約 520 件・約 4,400 人が視察に訪れ、国内外から大きな反響があったそうである。

本プロジェクトの取組は、福岡市の評価をアップさせるアイテムになり、住みやすさ世界で 7 位の評価につながっている。

神戸市においても、水素サプライチェーンの構築、水素利用システム開発実証実験では、水素燃料の発電設備から病院などへ電気と熱を供給している。

久元神戸市長は、水素スマートシティ構想の推進を提唱し、水素の製造、運搬、貯蔵、利活用、それぞれの過程で神戸ものづくり関連企業が貢献できる、CO2 フリーのエネルギーの安定供給が可能となる社会を目指していきたいとシンポジウムで述べられている。

神戸の地場の企業と大学と神戸市が一体となった産官学の取組で、福岡市に負けない水素スマートシティの実現に私たちも寄与していきたいとの思いを強くした。



#### (4)「交通事業の現状と経営改善の取組について」(鹿児島市)

鹿児島市交通局総合企画課，電車事業課，バス事業課の担当者から，鹿児島市の交通事業の現状と経営改善の取組について説明を受けた。

鹿児島市交通局では，路面電車（軌道事業）と路線バス（自動車運送事業）を運営しているが，昭和 41 年には財政再建団体の指定を受け，市電・市バスのワンマン化や運賃改定，市電・市バス路線の一部廃止など様々な経営改善を実施している。

また，鹿児島市交通局は平成 27 年に局舎移転を行い，跡地を 97 億円で売却するなど交通局が所有する遊休資産の活用により資金不足に対応してきたが，今後売却できる遊休資産等はなく，将来，資金不足に陥る恐れがあるとして事業の見直しが喫緊の課題となっている。

#### 路面電車（軌道事業）

営業キロ／13.10 km：乗務員数／91 人：乗客数／1,085 万人：運賃収入／14 億 213 万円：経常損益／+6,800 万円

乗車人員の推移：1,080 万人程度で横ばい（ピーク時の 1/4 までに減少）。

経営状況：黒字が続いており，平成 29 年度も黒字（約 7,000 万円）。

基幹的な交通機関として運行の効率化を図り，利用者ニーズに合ったダイヤの見直しを行っているほか，増収対策にも取り組んでいる。

取組事例としては，区間を指定せず全線で乗降が可能となる通勤定期の販売（併せて定期料金の改定）や大正時代に運行していた木製電車をイメージして製作された観光レトロ電車「かごでん」の運行（市民ボランティアによる観光案内付き）などがある。

「かごでん」は貸切りも可能で，運行コースもあれば，運行せずに箱としての利用もできる。運行コースの場合は車内にトイレ施設がない（電停にもない）ので一定時間トイレに行けないといったことはあるが，結婚式やイベントなど用途は自由で色々な利用がされている。ちょうど視察日は民間事業者が木製カウンター等を設置した貸切専用電車「カフェトラム」を活用して鹿児島の焼酎が飲めるバーでの利用をしていたが，面白い取組だと思った。

市電とバスが並行して走行している区間も少なくはないが，市バスに比べて時間の正確さや路線の分かりやすさがあり，観光客も含めて市電の利用者は多い。

また，鹿児島市では一定の住み分けはあるものの中央駅周辺など市バスと民間バス事業者が競合している状況でもあり，市バスよりも残していける余地が大きいとの話もあ





った。

市電については黒字なもの交通局全体が赤字であったことから設備更新に費用を掛けてきていなかったが、鹿児島市交通局では路面電車を中心に今後は事業を展開していく方針であることから、一定のコストを掛けて持続可能な軌道事業を目指していくことである。

また、交通局の独自事業ではなく市からの委託事業ではあるが、鹿児島市の市電においては軌道敷の緑化（散水や芝刈りを車両で行う）を行っているが、ヒートアイランド現象の緩和、沿線の騒音の低減、潤いの創出や景観の向上などの効果がありメリットも多いとの事。

しかし、軌道敷を緑化することで落ち葉が線路上にたまりやすくなる。特に鹿児島市ではクスノキが多く、クスノキの葉は油分を多く含むために電車がその上を通過すると滑る。そのため、落ち葉が多く出てきたときには掃除をしてからでないと運転ができないなど、思い掛けない手間を要する。

なお、市電自体は雨には基本的には強く、昨年度も半日停止した程度であるが、半面、架線があるために風には弱く、安全走行のため風速 20 メートル以上で停止させている。

#### 路線バス（自動車運送事業）

営業キロ／230.636 km：乗務員数／154 人：乗客数／1,047 万人：運賃収入／15 億 3,894 万円：経常損益／△5 億 9,200 万円

市域内バスのシェア：市交通局 44.8%，鹿児島交通 34.6%，南国交通 19.6%，JR 九州バス 1.0%

乗車人員の推移：1,050 万人を下回り減少傾向（ピーク時の 1/3 までに減少）。

経営状況：毎年度 5 億円程度の赤字が続いており、平成 29 年度も赤字（△5 億 9 千万円）。

抜本的な路線・ダイヤの見直しを行っているほか、増収対策や保有資産の活用等にも取り組んでいるが状況の改善を図るのは困難な状況であり、平成 28 年 2 月に交通事業経営審議会（経営の専門家や市民、労働団体等で構成）から、市内バス事業の在り方等について、行政や公営・民営バス事業者等が協議する場の設置を要請され、将来に向けて抜本的な事業見直しの方策を検討し、可能な限り経営改善に取り組むこととなっている。

#### 【経営審議会の答申内容】

「自動車運送事業については、今後の経営見通しによると、現在の規模のままでは近い将来に事業を廃止せざるを得ないことも危惧されるが、市営バスの廃止は市民生活に与える影響が大きいことから、将来的に軌道事業と合わせた交通事業全体の収支均衡が図られ、事業継続が可能となるよう経営改善を図るべきであり、民間事業者へ一部路線を委譲して、人員・車両も含め事業規模を縮小する抜本的な見直しに取り組むべきである。」

と、大変厳しい答申が出されている。

その他、募集により集めた市民から意見を聞く「交通局モニター」も設置をしている。そういった中での意見で、全路線の民営化には不安の声もあり、まずは一部路線の民間移譲という形を取る事となった。

市バスは、観光施策として周遊バスを、福祉施策として低床バスを、環境施策として低公害バスを運行している。また、桜島の噴火や川内原発における災害時の輸送手段としての役割も担っており、公営バスとしての意義が大きい。

交通局としての事業は縮小となることから、余剰人員については市の現業職（清掃員など）への配置転換を行う予定とのこと。協議は今年の秋頃から始まる。

交通局が運営するよりも民間の方が人件費単価がかなり安いことから赤字路線を移譲しても黒字を見込んでおり、移譲に当たっては協定や覚書で継続的で安定した運営を求めるとともに、できるだけ民間バス事業者が引き受けやすい条件を検討していくとのこと。

現在はかごしま共通乗車カード「Rapica」を導入しているが、「Pitapa」など全国でよく使用されている全国交通系 IC カードは利用ができないため、観光客にとっては不便な状況となっている。第二次経営健全化計画の中でも全国交通系 IC カードとの連携をすべく検討を行っている。

また、インバウンド対策として、案内表示や車内案内放送、英語が話せない乗務員でも意思疎通がはかれるように指さし会話シートを設置するなど、快適に利用ができるようにしている。

鹿児島市においては事業規模の縮小による大幅な経営改善の取組に力を入れていくという事であったが、神戸市においても既に交通局職員の神戸市一般事務職員への転任なども行われた他、一部バス路線の共同運行や営業所の委託などの経営改善の取組を行っている。

公営交通の意義を踏まえた上で、今後の在り方を考えていくことは神戸市交通局にとっても待ったなしの状況にあると認識したところである。

(5)「平川動物公園について」(鹿児島市)

平川動物公園の飼育展示課長の案内により園内の視察を行うとともに、平川動物公園における集客増対策や展示方法の工夫について説明を受けた。

平川動物公園は鹿児島市の中心部から路線バスに乗って1時間ほどの郊外にあり、敷地面積31万4,000㎡と王子動物園の約4倍の敷地を有する市営の動物園である。

1916年に鴨池動物園として開園、その後、1972年に現在の緑豊かな平川に移転し、今年で100周年。

鹿児島県内唯一の動物園で、県内広くから来場者があり、入場者数は29年度で約56万人、うち有料の入場者が約36万人。

子供だけでなく、家族、高齢者、障害者を対象にしたイベントや色々な学べるイベントを開催することで利用者の促進を図っている。



正面のゲートをくぐると桜島や錦江湾の大パノラマをバックにアフリカ園の眺望が広がり(桜島をキリマンジャロに見立てている)、柵で区切られることなくキリンやシマウマ、サイ等の動物が群れを成している。

動物にとってもこの環境であればストレスも少ないであろう。王子動物園も、動物たちのことを考えるともっと広く自然に近い環境で育てることも考えていかなければいけないのではないかと感じた。

園内が広いため園内バスが走行し、また、足湯があったり、レストランやお土産屋だけでなく、家族連れがゆっくりと動物を眺めながら弁当が食べられるような広場が整備されていた。

飼育動物数約140種約1,000点と多く、希少動物だけでなく、身近な里山に暮らすタヌキ等や鹿児島の固有種の飼育にも



力を入れている。また、園内では様々な植物が植えられており、「〇〇が食べる植物です」と書いた看板が設置されていたり、ゾウ舎の周りにはゾウが実際に食べる木や植物が植えられていたり、楽しみながら学べる仕掛け作りもされている。こういった取組は決して広くはない王子動物園でも取り入れることが可能なのではないかと参考になる取組であると感じた。

また、動物園においても動物の購入が難しくなっており、希少動物の種の保存(繁殖)という役割も担っている。各動物園において繁殖した動物を、動物園同士で貸したり借りたりするブリーディングローンという制度などを利用し、協力して種の保存を実行している。王子動物園からも平川動物公園にコアラやジャガー、カバ等が来ているとのこと。

平川動物公園においても、コアラやホワイトタイガーなどの繁殖に多く成功しており、日本全国の動物園に貸し出すことで多種の飼育を可能としている。

入園料は大人 500 円・小人 100 円（王子動物園は大人 600 円・中学生以下無料）であるが、年間パスポートが大人 1,000 円・小人 200 円（王子動物園は大人 3,000 円）とかなり安い設定となっている。入園料収入は減ることになるが、安いからと作っておく人も多く、何回も来る事で動物への関心が芽生え、将来は動物関係の仕事に就きたいと大学の飼育実習でまた平川動物公園にやって来るといふ子もいるのだと。

動物園は、子供の頃は純粋に生きて動いている動物を直に感じるということから始まるが、成長するにつれ、自分の子育てや家族、社会などを重ね合わせながら見るということに変わり、また、動物園の役割や動物を守るためにどうすればいいかを考える場ともなる。見る人や状況などにより見方が変わっていくので、子供のための場という事ではなく、大人や高齢者にとっても学びの場であることを意識して運営しているとの事であった。

動物園の社会貢献は大きく、王子動物園についても集客増対策はもちろんの事、市営で運営をする意義を十分に考え今後の取組を行っていく必要があると感じた。

今回、福岡市、鹿児島市にお伺いし懇切丁寧にご対応くださいました職員の皆様には、心から御礼申し上げます委員長所見とさせていただきます。